Forkortingar for militær rang

Luftwaffe

Oberstleutnant (Oberstlt)
Major (Maj)
Hauptmann (Hptm)
Oberleutnant (Oblt)
Leutnant (Lt)
Fahnenjunker (Fhj)
Oberfeldwebel (Ofw)
Feldwebel (Fw)
Unteroffizier (Uffz)
Obergefreiter (Ogefr)
Gefreiter (Gefr)
Flieger (Flg)

Fleet Air Arm

Commander (Cdr)
Lieutenant Commander (Lt Cdr)
Lieutenant (Lt)
Sub Lieutenant (Sub Lt)
Midshipman (Mid)
Petty Officer (PO)

Under åtak

Sundag 28. april 1940 starta brutalt for fire unge flygarar som hadde innlosjert seg i militærbrakkene på Værnes flystasjon. Først vakna dei og kameratane av flyalarmen klokka halv fem om morgonen. Like etter kom seks Swordfish-fly frå hangarskipet *Ark Royal*, med åtte sprengbomber og fire brannbomber kvar, og fekk inn treff på brakkene og hangaren. Bakken rista. Tysk antiluftskyts hamra mot dei britiske flya, og kasta lysglimt mot området rundt. Trass i intens luftverneld kom dei britiske flya seg unna med små skadar.



Over: Værnes vert bomba av britiske fly. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Men dei fire flygarane, som vi skal verte kjende med, var uskadde. Seinare på dagen var det tid for revansje. Dei fire tilhøyrde 8. *Staffel*, III. *Gruppe* i bombeskvadronen Kampfgeschwader 26. Eldstemann, som skulle vere pilot denne dagen var Uffz. Hans Liesske, f. 1913.[1] Han som vanlegvis var pilot, Lt. Hans Göhringer, f. 1916, tenestegjorde den 28. april som observatør. Han var frå Lahr i Baden-Württemberg, var gift, og hadde ein son på to og eit halvt år.[2] Sambandsmannen Ogefr. Friedrich Wilms, vart fødd i 1917.[3] Sistemann, flymekanikaren Gefr. Adolf Averkamp, f. 1917, var frå Coesfeld i Nordrhein-Westfahlen. Han var eldstemann av ni søsken, og vaks opp på ein gard. Han var gift med Katharina og hadde dottera Waltraud på eitt eller to år.[4] Nokre timar seinare den 28. april var dei klare til å ta av frå Værnes i ein Heinkel He 111. Dei sette kursen mot Sunnmøre.

---

[1] Brev frå Deutsche Dienststelle, 27. august 2010.

[2] Brev frå Axel Göhringer, 12. desember 2010 og 25. oktober 2011.

[3] Brev frå Deutsche Dienststelle, 27. august 2010.

[4] Brev frå Magdalena Averkamp, 17. september 2010.



Over: Bombeskadar på Værnes. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Flyet

Heinkel He 111, som dei flaug, var Luftwaffe sitt første moderne mellomtunge bombefly, og vart seinare i krigen det mest brukte tyske bombeflyet i slaget om Storbritannia. Flyet var aerodynamisk og raskt, solid bygd og var enkelt å flyge.

Versaillestraktaten frå 1919 gav Tyskland forbod mot å ha eit eige flyvåpen. Luftwaffe vart oppløyst, og alle flya til Luftwaffe vart øydelagde. Men det var naturlegvis ikkje noko forbod mot sivil luftfart. Tyskarane rusta opp att i det skjulte, så i mellomkrigstida vart difor framtidige tyske pilotar for Luftwaffe opplærde i sivile flyskular.

Flykonstruksjonen spegla den same militarismen i sivil forkledning. Heinkel He 111 vart designa av brørne Siegfried og Walther Günter i Heinkel-Flugzeugwerke etter ønske frå

Lufthansa om eit raskt passasjer- og postfly, men flyprodusenten såg raskt at talet på bestillingar til slike føremål kom til å vere avgrensa, og at det ville vere ein føremon om ein enkelt kunne konvertere flyet til eit bombefly. Slik kunne ein òg ta ein bit av den lukrative marknaden for militærfly. Ernst Heinkel hadde nemleg allereie i juni 1933 fått signal frå Albert Kesselring frå Reichskommisariat für die Luftfahrt om at eit tysk flyvåpen kom til å verte oppretta.[5] Heinkel valde difor å produsere eit fly som kunne fylle begge rollene, men det var tydeleg at prosjektet var innretta mot det framtidige Luftwaffe.

Utviklinga av Heinkel He 111 starta tidleg i 1934, og flyet var i realiteten ei oppskalert tomotorutgåve av flyet Heinkel He 70 *Blitz*[6], som hadde sett fleire fartsrekordar. Den første prototypen til Heinkel He 111 flaug om lag eitt år etter, i januar 1935, like før Luftwaffe formelt vart oppretta. Først den 10. januar 1936 vart Heinkel He 111 synt fram på Tempelhof i Berlin - som *"verdas raskaste passasjerfly"*.[7] Få visste at den militære varianten på det tidspunktet allereie var i masseproduksjon.

Flyet hadde eit vengespenn på 22,6 meter, var 16,4 meter langt og bygd i aluminium. Det mest karakteristiske med Heinkel He 111 var den store pleksiglasnasen, som gav ei fantastisk utsikt i nesten alle retningar. Instrumentpanelet var plassert i taket for å gje maksimal utsikt. Piloten sat på venstre side, medan observatøren sat på den høgre sida. Det var ikkje noko tett golv under piloten, berre pleksiglas, og fotpedalane hans stod på armar. Armkontrollen stod på ei arm som var festa mellom piloten og observatøren, og kunne svingast over til observatøren dersom piloten var ute av stand til å flyge. Det var

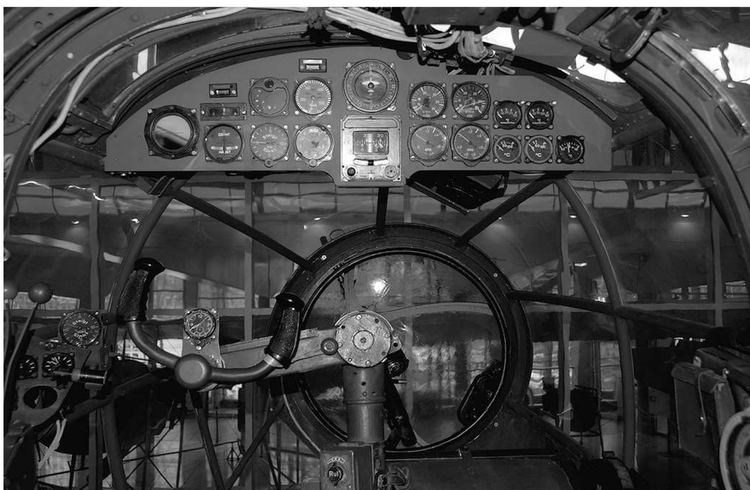
---

[5] Nowarra, 1980, s. 26.

[6] Mondey, 2006, s. 83-84.

[7] Mackay, 2003, s. 10.

eit smalt metallgolv fram til maskingeværposisjonen, som låg på høgre side i nasen for å ikkje forstyrre utsikta til piloten. Der var òg bombesiktet plassert. Men alt pleksiglaset hadde òg ulemper: Piloten kunne bli blenda i sterkt solskin, og i regnvêr vart sikta dårleg. Bak pilotane var bomber på 250 og 50 kilo plasserte på to rader mot ytterveggane, vertikalt og med nasen opp. På grunn av vekta av bombene var flyramma forsterka, og det var ein vegg på kvar side. Det gjekk ein trong gang frå kabinen og bakover. Rett bak avdelinga med bombene var radioutstyret *Funkgerät 10* (FuG X) og maskingeværposisjonen på taket. Litt lenger bak var det ein maskingeværposisjon som stakk ut frå flykroppen på undersida. Alt i alt var flyet ein svært elegant og straumlinjeforma konstruksjon. Flyet hadde ikkje trykkabin eller oppvarming, så høgda kunne vere ubehageleg for mannskapet, og temperaturen inne i flyet kunne falle ned til under 40 kuldegrader om vinteren.



Over: Frå cockpiten i ein Heinkel He 111. (Foto: Thierry Deutch.)



Over: Sambandsmannen sin posisjon. I bakgrunnen kan ein sjå gondolen og maskingeværet til mekanikaren. (Foto: Mikael Olrog.)



Over: Bombeavdelinga sett frå cockpiten. I bakgrunnen kan ein sjå sambandsmannen sin posisjon og sambandsutstyret. (Foto: Mikael Olrog.)

Fleire fly vart sende til borgarkrigen i Spania frå 1937, og kombinasjonen av kraftige motorar og, for den tida å vere, avansert aerodynamikk, gjorde at ein Heinkel He 111 kunne flyge raskare enn somme jagarfly[8], i dei fleste tilfelle raskt nok til å unngå luftkamp. Den tyske overkommandoen utvikla med bakgrunn i dette ein strategi som omhandla bombing i fullt dagslys og med minimal eller inga jagarflystøtte. Denne strategien vart skjebnesvanger, spesielt i krigen mot Storbritannia, der dei møtte raskare og betre væpna jagarfly enn tidlegare.

Modellane vart stadig utbetra, og i 1940 var Heinkel He 111 allereie modifisert på fleire område. Ein betydeleg skilnad var overgangen frå Daimler-Benz 601A til Jumo 211D motorar som maksimalt gav om lag 1.184 hestekrefter kvar (883 kW), avhengig av høgde.[9] Begge motorar vart òg brukt på enkeltmotors fly. Daimler-Benz motoren vart brukt som standard på mellom anna Messerschmitt Bf 109, medan Jumo 211D var den same motoren som på det velkjende stupbombeflyet Junkers Ju 87 *Stuka*.[10] Motoren var væskekjølt med tolv sylindrar, hadde automatisk luftkompressor, og gjekk på 87 oktan bensin.[11] Bensintankane var i vengene, og tok 3400 liter.[12] Heilt tom vog denne varianten om lag 7.700 kilo. men kunne maksimalt ta av med ei vekt på 14.000 kilo. Toppfarta var 415 km/t i 5.000 meters høgd.

---

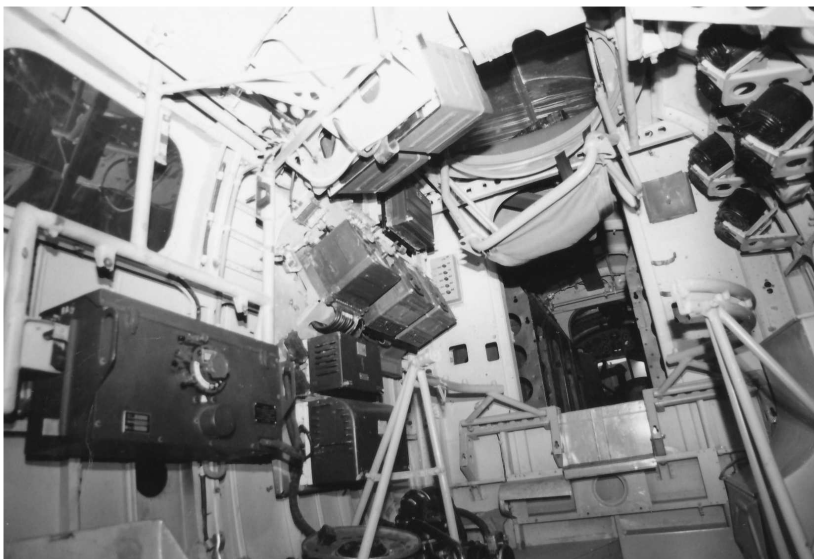
[8] Donald, 1994, s. 98.

[9] Kay, 2004, s. 271-272.

[10] Mondey, 2006, s. 111,166.

[11] Kay, 2004, s. 271-272.

[12] Donald, 1994, s. 101. Tekniske data er for varianten H-3, som truleg var typen som naudlanda på Hjorthol. III./KG 26 vart utrusta med slike fly frå november 1939. Schmidt, 1990, s. 31.



Over: Bilete frå bakerste del av flyet og framover mot bombeavdelinga. Gondolen er plassert under nedste del av biletet. (Foto: Mikael Olrog.)

I løpet av dei første månadane av krigen vart flyet utstyrt med enda fleire maskingevær. Flyet var opphavleg utstyrt med tre 7,92 mm MG 15 maskingevær: Eitt heilt framme i nasen, eitt som skaut bakover frå taket og eitt som skaut nedover og bak. Heinkel He 111H-2 var den første varianten til å ha to ekstra maskingevær for å skyte gjennom sidevindauga. Nokre fly fekk ei 20 mm MG FF maskinkanon for å skyte framover frå gondolen eller frå nasen på flyet, som først og fremst vart nytta i lågtflygande åtak mot skip.

Mannskapet

Flyet hadde vanlegvis eit mannskap på fire: Ein pilot, ein observatør, ein sambandsmann og ein flymekanikar. Medan piloten hadde ansvaret for å føre flyet, hadde observatøren i oppgåve å hjelpe piloten med navigasjon og anna arbeid som gjorde piloten si oppgåve enklare. Han sat til høgre for piloten. I tillegg var det observatøren som gjennom bombesiktet i golvet i nasen skulle syte for at bombene råka der dei skulle. Vart flyet angripe av fiendar, eller det var snakk om å angripe mål på bakken med maskingevær, kunne observatøren skyte med maskingeværet heilt framme i flyet. Bak gangen frå piloten og observatøren sat sambandsmannen og flymekanikaren. Sambandsmannen sat om lag midt i flyet i ein liten hengestol som løfta han heilt opp i ein liten pleksiglaskuppel rett over vengene. Der sat han perfekt plassert både for *Funkgerät* (FuG X) radioen og maskingeværet, som var vendt bakover. Med radioen kunne han sende morsesignal på lang- og kortbølgjefrekvensar, og han kunne snakke med andre fly eller mannskap på bakken over kortbølgjeradio. Det var difor mogleg å informere andre fly om moglege mål eller åtvare mot fiendslege fly. I tillegg gjorde radioen det mogleg med talesamband mellom besetningsmedlemmane i lufta, og sambandsutstyr var innebygd i flygarluene. Høgda opp til hengestolen gjorde det òg mogleg for mannskapet å kome seg fram og bak i flyet, forbi hans posisjon. Bak sambandsmannen var det flymekanikaren som vanlegvis var plassert. Oppgåvene hans var todelt: Han hadde med verkty for å gjere enkle reparasjonar, og i tillegg var han maskingeværskyttar. Flyet hadde maskingevær som peika i fleire retningar, men det mest vanlege var åtak bakfrå, og då tok han plass i ei ”seng” i gondolen på undersida av flyet. Det var ein utsett plass, som

flygarar med svart humor kalla *”Sterbebett”*[13] – dødsleiet.

Organiseringa av Luftwaffe

Både Luftwaffe og all anna luftfart høyrde administrativt til Reichluftfahrtsministerium, med Hermann Göhring som Reichluftfahrtsminister og øvste sjef. Oberkommando der Luftwaffe var saman med Oberkommando des Heeres og Oberkommando der Kriegsmarine ei av tre greiner som sokna til Oberkommando der Wehrmacht, som Adolf Hitler hadde det overordna ansvaret for.

Før krigen hadde Luftwaffe 4.201 operasjonelle fly. Av desse var det 1.191 bombefly, 361 stupbombarar, 788 jagarfly, 431 jagarbombefly og 488 transportfly,[14] fordelt på fire *Luftflotten*, som kvar hadde ansvaret for kvar sin geografiske del av Tyskland. Men talet på *Luftflotten* vart utvida i løpet av krigen etter kvart som fleire område kom under tysk kontroll. Opphavleg var det Luftflotte 3, som vart skipa i München i 1939 og som hadde ansvaret for dei vestlege delane av Tyskland, som hadde hovudansvaret for dei første åtaka mot Noreg og Danmark. Som ei følgje av invasjonen vart Luftflotte 5 oppretta i Hamburg den 12. april 1940, og overført til Oslo den 24. april. *Luftflotte* 5 hadde ansvaret for operasjonar i Noreg, Finland og Nord-Russland. Kvar *Luftflotte* vart delt inn i fleire administrative flydistrikt som dekka kvar sine geografiske område, og i flygarkorps – *Fliegerkorps*. Kvart flygarkorps hadde gjerne ansvaret for fleire skvadronar, med ei eiga forkorting som sa noko om funksjonen, til dømes JG (*Jagdgeschwader*), KG (*Kampfgeschwader*), KGr. (*Kampfgruppe*), LG (*Lehrgeschwader*) eller ZG

---

[13] Donald, 1994, s. 101.

[14] Corum, 1997, s. 271.

(*Zerstörergeschwader*) følgd av eit vanleg tal og eit oppnamn. Skvadronen bestod vanlegvis av tre grupper som var nummerert med kvart sitt romartal, og skvadronen hadde til saman om lag 112 fly. Kvar *Gruppe* var vanlegvis samansett av 36 fly og ein *Stab* (hovudkvarterfly) på ca 4 fly kvar. Og kvar *Gruppe* var samansett av tre *Staffeln* og ein *Stab*. Kvar *Staffel* var nummerert med vanlege tal uavhengig av kva *Gruppe Staffel*en høyrde til. 1., 2. og 3. *Staffel* høyrde til *Gruppe* I, 4., 5. og 6. *Staffel* til *Gruppe* II og 7., 8. og 9. *Staffel* til *Gruppe* III. Kvar *Staffel* vart delt inn i *Schwärme* på fire til seks fly, som gjerne vart delt inn i to underformasjonar kalla *Ketten* – tre fly som flaug i V-formasjon for å få maksimal utsikt.

Luftwaffe på den tida var først og fremst eit taktisk flyvåpen som hadde i oppgåve å støtte hæren sine operasjonar. Bombeflya slo til mot ymse militære mål, medan jagarflya først og fremst hadde i oppgåve å sikre luftherredømet og bombeflya ved flyplassane. For å sikre maksimal støtte til hæren vart Luftwaffe organisert på ein måte som likna organiseringa til hæren, med stor grad av fleksibilitet. Skvadronar kunne overførast dit det var behov for dei, og dei hadde stor grad av fridom over slagmarka til å støtte bakkestyrkane. Dette tette samarbeidet mellom flyvåpenet og hæren var vellukka og ei av årsakene til den tyske suksessen tidleg i krigen.

Løveskvadronen

Kampfgeschwader 26 *Löwengeschwader* (KG 26) var ein av mange tyske bombeskvadronar under den andre verdskrigen. Den vart skipa i Lüneburg den 1. mai 1939.[15] Etter forslag frå den dåverande skvadronkommandanten, Oberst Freiherr Wolfram von Richthofen, vart skvadronen heitande *”vestigum*

[15] de Zeng *et al.,* Vol. 1 2007, s. 74; Schmidt 1990, s. 28-29.

leonis" – løveskvadronen - oppkalla etter Henrik Løve.[16] På våpenskjoldet til skvadronen var ei sitjande løve med skrifta *"vestigum leonis"*, og våpenskjoldet vart plassert på kvart fly, lett synleg over og framfor vengen. Kvar *Gruppe* hadde ulike fargar på både våpenskjoldet og propellnavet. Staben hadde blå, I. *Gruppe* hadde svart, II. *Gruppe* hadde raud og III. *Gruppe* hadde gul. Alle våpenskjolda hadde kvit bakgrunn.[17]

Skvadronen var med på det polske felttoget frå 1. september 1939, og låg då under Luftflotte 1. KG 26 bomba først og fremst polske jernbanelinjer, flyplassar og andre militære mål for å hjelpe hæren, gjerne langt bak fienden sine linjer. Mot slutten av kampanjen tok skvadronen del i bombinga av Warszawa. Den 12. september vart KG 26 trekt attende til Lübeck. Til no hadde skvadronen bestått av *Gruppe* I. og II., men i november 1939 byrja oppsettinga av ei ny III. *Gruppe*. Skvadronen fekk ei ekstra *Gruppe* på 34 fly, dessutan 4 stabsfly. Nokre av besetningane frå I. og II. *Gruppe* (veteranar frå felttoget i Polen) vart flytta til III. *Gruppe*, for å danne ryggraden i den nye gruppa. Skvadronen fekk full styrke ved å ta opp yngre besetningar frå flyskulane.[18]

---

[16] Schmidt 1990, s. 28-29. Wolfram von Richthofen var fetter av den meir kjende Manfred von Richthofen, som hadde 80 luftsigrar under den første verdskrigen, fleire enn nokon annan. Henrik Løve (1129-1195) var hertug av Sachsen og Bayern, og vart mest kjent for å ha fordrive slaviske folkeslag og kolonisert områda med tyske bønder. Våpenskjoldet hans var den braunschweigiske løva med innskrifta " *vestigia leones*" (sic!). Schmidt 1990, s. 29.

[17] Schmidt, 1990, s. 30.

[18] *Ibid.*, s. 31.



Over: Ein Heinkel He 111 slepp ei bombe over Polen i 1939. (Bundesarchiv.)

Men nesten alle dei tyske besetningane var samansett av nybyrjarar, og det var få erfarne pilotar. Luftwaffe var ungt, og måtte byggjast opp frå botnen av på nokre få år. Bombeflypilotar gjekk gjennom ei intensiv utdanning med 40% flyutdanning, 20% teoretisk utdanning, 20% våpenutdanning, 10% militærteneste og 10% sport og anna. Teknisk personale og forvaltningspersonale hadde fagteneste i staden for flyutdanning.[19]

Første mål i utdanninga var å meistre flyet og å kunne navigere, og det vart gjennomført mange og lange flyturar. Men sjølv om det berre var trening kunne tekniske problem dukke opp av seg sjølv. Motorar kunne stoppe og det var naudsynt å flyge attende til flyplassen på ein motor eller finne ein stad og naudlande flyet. Alle flyturane vart sirleg notert i ei loggbok, og neste dag vart erfaringane gjennomgått i plenum.

---

[19] *Ibid.*, s. 24.

Ein annan del av flyginga var formasjonsflyging. Først tre og tre, og deretter i større og større grupper. Dei visste ikkje på dette tidspunktet at dei nesten ikkje skulle få bruk for formasjonsflyging i store grupper.

Bombetrening var ein del av våpenutdanninga. Først var det tørrtrening på bakken med eit bombesikte som var montert over eit rørleg målteppe. Deretter kom målflygingar med betongbomber. Målområdet var eit område utan busetnad som hadde ei målskive på om lag 10 meter, og ikkje langt unna var det ein observasjonspost for å registrere treffa.

Ein annan del av våpenutdanninga var skyting med maskingevær. Først på skytebanen på ei svingstong som skulle simulere det rørlege flyet. På svingstonga stod ein dreiekrans (lik den ein fann i flyet) med eit maskingevær. Dei øvde på å skyte mot ei rørleg skive som var 200-400 meter unna. Til slutt øvde dei på skyting frå lufta mot rørlege mål på bakken: Først observatøren som skaut frå sin posisjon i nasen, deretter sambandsmannen som skaut på målet frå sida og til slutt mekanikaren som skaut frå gondolen.[20]

[20] *Ibid.*, s. 25.



Over: Flygarar frå KG 26 øver på skyting med maskingevær. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Det var òg ei viss grad av spesialisering mellom dei ulike gruppene. I. og III. *Gruppe* vart først og fremst nytta til operasjonar for å støtte hæren, medan II. *Gruppe* i hovudsak vart nytta mot skipsfart. Dagen før invasjonen mot Noreg og Danmark slo 24 fly frå denne gruppa til i eit mislukka åtak mot den britiske marinen som var samla i Scapa Flow. Tre fly gjekk tapt, medan eitt fly klarte å flyge over Nordsjøen, og krasjlanda ved Delmenhorst med berre éin overlevande.[21]

Weserübung

Før invasjonen av Danmark og Noreg vart KG 26 plassert under *X Fliegerkorps* under leiing av Generelløytnant Hans Geissler. I./KG 26 med 36 fly var plassert i Varel ved

[21] Shores *et al.*, 1991, s. 226. Dei tyske tapa er lista opp i Schmidt, 1990, s. 349.

Wilhelmshaven, medan II./KG 26 med 36 fly var plassert ikkje langt unna, i Marx. III./KG 26 med sine 26 fly var plassert i Westerland, like ved grensa til Danmark, og KG 26 tok av frå desse flyplassane for å råke mål i Noreg den 9. april 1940. Dei skulle ta av slik at dei var over måla nøyaktig kl. 0500. III./KG 26 kom til Oslo samstundes med transportfly som frakta fallskjermtroppar og forsyningar,[22] i tillegg til 8 Messerschmitt Bf 110 frå 1./ZG 76 som eskorte. Ei bølgje transportfly som kom ein halvtime tidlegare måtte snu på grunn av tåke. Etter ei formasjonsflyging over Oslo vart dei møtt av sju norske Gloster Gladiator jagarfly frå Jagevingen på Fornebu.[23] Ein Heinkel He 111 frå 9. *Staffel* vart nedskoten av antiluftskyts, og var III./KG 26 sitt einaste tap den dagen.[24] Dei norske flya forsvann raskt. Etter å ha slått ut antiluftskytset med maskingeværeld og bomber, kunne transportflya lande på Fornebu. III./KG 26 flaug deretter til Stavanger og vart sett inn på nytt seinare på dagen mot Oscarsborg festning.[25]

---

[22] Schmidt, 1990, s. 54.

[23] Shores *et al.*, 1991, s. 220; Mæsel, 1990, s. 46.

[24] Schmidt 1990, s. 357. Flyet hadde eit mannskap på tre; Uffz. Georg Ott omkom, medan Fw. Heinz Thiemann og Fw. Heinrich Dietz vart såra. *Ibid.* Dei norske pilotane rapporterte om totalt fem nedskotne fly: to Messerschmitt Bf 110, to Heinkel He 111 og eitt Junkers Ju 52/3m transportfly med mannskap og 12 soldatar. I realiteten mista tyskarane berre to Messerschmitt Bf 110 og eitt Junkers Ju 52/3m i luftkamp. Men dei mista òg seks Junkers Ju 52/3m, ein Messerschmitt Bf 110 og ein Heinkel He 111 på grunn av antiluftskyts. Shores *et al.*, 1991, s. 236.

[25] Mæsel, 1990, s. 46. Det var ikkje uvanleg med fleire oppdrag per dag. Skvadronen var klar til innsats nesten døgnet rundt, og det var ikkje uvanleg for eit mannskap med 12 timar flyging per dag, med korte pausar. Tap av fly og



Over: Ein Heinkel He 111 som naudlanda på Fornebu 9. april. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

---

mannskap auka belastninga på resterande personell. Schmidt, 1990, s. 61.



Over: Flyvrak på Sola. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Det norske flyvåpenet hadde skapt få problem for Luftwaffe, som hadde minimale tap. Allereie om morgonen den 10. april hadde tyskarane kontroll over flyplassane i Oslo, Kristiansand, Stavanger og Trondheim, og kunne flyge inn hundrevis av transportfly fullasta med soldatar, utstyr og forsyningar. Tysk herredøme i lufta og stadig nye forsyningar sikra at maktbalansen gjekk i tysk favør for kvar dag. Med ei rekkjevidde på om lag 2.100 kilometer, kunne ein Heinkel He 111 i teorien flyge frå Ålborg og til Mo i Rana og attende. Alle mål i Sør-Noreg kunne difor enkelt råkast. Likevel vart ikkje skvadronen verande i Ålborg. Dei var stasjonert der til 16.

april, og vart deretter flytta til Stavanger. Mot slutten av april, då det vart klart at felttoget i Sør-Noreg nærma seg slutten, vart skvadronen flytta til Trondheim for å vere nærare mål i Nord-Noreg.

Nordmennene var på defensiven og trakk seg attende opp Gudbrandsdalen, men det hadde alt kome ei alliert landing beståande av den britiske 146th Brigade og tre bataljonar franske alpejegerar i Namsos den 14. april. Same dag kom ei alliert landing i Harstad, beståande av 24th Brigade, tre bataljonar franske alpejegerar og to bataljonar framandlegionærar og ein polsk brigade. Tre dagar seinare landa dei britiske 15th Brigade og 148th Brigade i Åndalsnes. Styrkane i Åndalsnes og Namsos skulle etter planen ta Trondheim i ein knipetangmanøver. Det var ein god sjanse for at dette kunne lukkast fordi tyskarane på dette tidspunktet berre hadde om lag 2.000 mann der.[26]



Over: Bombeskadar i Namsos. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

[26] Shores *et al.*, 1991, s. 265.

Dei to britiske brigadane som landa i Åndalsnes, rykte fram til Dombås, men det viste seg fort at nordmennene hadde behov for hjelp til å stoppe tyskarane i Gudbrandsdalen, og styrken måtte difor ta vegen sørover i staden for å svinge nord mot Trondheim. Dei bidrog til at tyskarane sin frammarsj vart stoppa mellombels ved Kvam og Otta. Men tyskarane gjekk rundt stillingane. Og den tyske styrken som rykte fram opp Østerdalen trua med å stenge dei allierte soldatane inne.

Luftwaffe kunne i realiteten flyge uhindra og bombe bakkestyrkane slik dei ville, og dei allierte troppane der ba fortvila om hjelp.

Britane hadde på det tidspunktet ingen hangarskip innan rekkjevidde, og kunne difor ikkje nå dei tyske bombeflya med jagarfly. Den 19. april vart Gloster Gladiator flya frå 263. Squadron RAF beordra om å flyge til Scapa Flow, der dei skulle lande på hangarskipet *Glorious*, som akkurat hadde kome frå Gibraltar. Den 22. april kasta hangarskipa *Glorious* og *Ark Royal* loss med kurs for Noreg.

Det norske luftforsvaret hadde likevel nokre få operasjonelle jagarfly att på den islagde Vangsmjøsa, trass i at flyplassane var på tyske hender. Same dag som hangarskipa drog frå Storbritannia kom offiserar frå RAF til Åndalsnes, og saman med 200 lokale hjelparar fekk dei rydda ei flystripe på det islagde Lesjaskogvatnet.

Den 24. april tok Gloster Gladiator flya av frå *Glorious* i to grupper på ni fly kvar. To Blackburn B-24 *Skua* fly, flogne av sørafrikanaren Sub Lt. Guy Brokensha og Lt. Harry Torrin, leia dei to gruppene for å hjelpe dei med å finne fram. Guy Brokensha skreiv seinare heim om flyturen:

”Vêret var dårleg, snø, sterk vind og det mest uvenlege havet eg har sett – og kaldt, kaldt. […] Eg klatra til 10.000 fot og måtte deretter lese kart for å finne innsjøen. […] Alt såg

fredeleg ut, fjordane var stille som glas, og gjenskinet frå fjelltoppane med snø på, furutrea, små landsbyar og fiskebåtar må ein sjå for å tru. […] Det var ikkje teikn til liv då vi først landa, […] men halvvegs ned skøytebanen – for det var dét det såg ut som – vart den plutseleg levande med menneske. […] På veg ut av dalen brukte vi all tida vår på å vinke og å vise oss fram til vitskremde nordmenn, inkludert born, som sprang som galne eller kasta seg flate då vi kom, og tydelegvis venta å verte skotne på."[27]

Med dei nye flya kunne ein til ei viss grad verne troppane frå lufta. Men Gloster Gladiator flya var hadde låg toppfart, og tyske pilotar kunne difor framleis lite på fart for å kome seg unna. Det var fram til no nesten berre når tyske bombefly gjekk til åtak på britiske eller franske krigsskip at tapa kom.

Allereie dagen etter, den 25. april, tok KG 26 saman med KG 54, KG 30, LG 1 og ZG 76 del i åtak på Lesjaskog og i andre tokt for å støtte tyske bakkestyrkar. Dei sleppte 54,5 tonn bomber, og viktigast av alt, 13 Gloster Gladiator og 5 Blackburn B-24 *Skua* på Lesjaskogvatnet vart øydelagde.[28] Det var eit katastrofalt nederlag for dei allierte styrkane.

---

[27] Sitert frå Cull, 2011, s. 82. Guy Brokensha hadde reist frå Sør-Afrika for å verte med i Royal Air Force, men vart avvist fordi han hadde hatt pleuritt i tiårsalderen. Han prøvde difor på nytt i Fleet Air Arm, og skreiv eit brev til foreldra sine om korleis det gjekk: " *Då eg vart intervjua av RAF vart eg spurt om eg hadde hatt pleuritt eller lungebetennelse, så eg sa 'ja', og på grunn av dette vart eg avvist. Så eg søkte om å kome inn i Fleet Air Arm, der dei stilte det same spørsmålet. Eg veit du alltid har sagt at vi aldri må lyge, far, men denne gongen sa eg 'nei', og eg kom inn. Eg må flyge."* Brev frå David Brokensha 20. august 2011.

[28] Shores, 1990, s. 290.

Utan kraftig tysk bombing kunne dei allierte styrkane ha halde ut lenger, men med omsyn til katastrofen den 25. april og den alvorlege militære situasjonen elles, vart det snart klart at dei allierte styrkane måtte trekkjast attende,[29] og ordren om evakuering vart gitt den 27. april.



Over: Norske gardistar på defensiven. (Foto: Erling Auestad. Biletet er utlånt av Jan Oddbjørn Kolmann Johnsen.)

[29] *Ibid.*, s. 292.



Over: KG 26 bombar Sunndalsøra. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Under: … Og slik såg det ut på bakken. (Foto: Erling Auestad. Biletet er utlånt av Jan Oddbjørn Kolmann Johnsen.)





Over: Britiske krigsfangar i Trondheim. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Hangarskipa *Glorious* og *Ark Royal* var no på plass utanfor norskekysten. For å vere mest mogleg i fred under den påfølgjande evakueringa avgjorde britane å gå til åtak på tyske flyplassar, og å la fly av typen Blackburn B-24 *Skua* patruljere området ved Åndalsnes for å dekkje den allierte retretten. Dette skapte problem for ueskorterte tyske bombefly.

Dei tyske åtaka var no i stor grad konsentrert om dei allierte styrkane ved Åndalsnes – den sørlege armen på den allierte knipetangmanøveren. (Den allierte offensiven ved Namsos var for lengst stoppa opp, og styrkane vart hardt bomba av tyske fly.[30]) Totalt 61 Heinkel He 111 frå KG 26, KG 54 og LG 1, og 34 Junkers Ju 88 frå KG 30 var med på åtaka på Åndalsnes og på skip i Romsdalsfjorden om morgonen den 27. april.[31]

Av desse fekk III./KG 26 inn bombetreff på tankaren *Delius* og eskortefartyet *HMS Black Swan*, og skada begge. Dei bomba Åndalsnes og Molde, og øydela vegen mellom Åndalsnes og Lesjaskog: I følgje den tyske operasjonsloggen vart "*vegen øydelagd med to fulltreffarar. Jernbanestasjonen og jernbanespor i alle fall fullstendig øydelagde*".[32] Dei observerte òg troppetransportar som drog seg attende mot Lesja, og gjekk til åtak: "*Troppetransportar på vegen mellom Dombås-Lesja*

[30] Ein britisk soldat i Namsos klaga til ein journalist frå The United Press nokre dagar seinare: "*[Tyskarane] flyg over oss som om dei flyg over sin eigen flyplass. Dei ga oss eit reint helvete i kampane den siste tida.*" Ein fransk soldat som kom ut frå eit bomberom la til: "*Vi skulle ønske folka våre kunne sende nokre fly for å jage bort tyskarane.*" New York Times, 1. Mai 1940.

[31] Lagebericht Nr. 21, 27. april 1940.

[32] *Ibid.*

angripne med maskingevær."[33]

Dei var nær ved å treffe to britiske kryssarar ved Åndalsnes, og tyskarane registrerte bombetreff 10-20 meter ved sida av eitt av skipa. Same kveld vart dei siste Gladiatorflya ved Lesjaskog øydelagde av eigne bakkemannskap. Deretter gjekk dei om bord på det franske lasteskipet *Cap Blanc* der dei møtte pilotane, som hadde reist i førevegen.[34]



Over: Bomber på 50 kilo vert lasta om bord på ein Heinkel He 111 frå KG 26 på Værnes. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Men etter at jagarflya frå hangarskipa dukka opp hadde Luftwaffe større tap enn på lenge: Dei miste fem bombefly den 27. april.

Dei allierte kommandantane byrja retretten frå Åndalsnes og Namsos den 28. april, og ved Åndalsnes var det ein konvoi

[33] *Ibid.*

[34] Shores, 1990, s. 295.

med kodenamnet TM 1 som skulle evakuere styrkane. Tyskarane ville naturlegvis slå til mot denne konvoien og mot all anna skipstrafikk på strekninga Åndalsnes og Ålesund. Men andre mål vart òg råka.

Lagnadsdagen

Det var klart og fint vêr sundag den 28. april. Tyskarane såg ikkje ut til å ha lært noko av tapa dagen før, og kunne enkelt ha unngått store tap med eskorte frå nokre få Messerschmitt Bf 110 frå Værnes, som var meir enn jamgode med alle hangarbaserte britiske jagarfly i lufta over Noreg på det tidspunktet, og som ville ha gjort britane ute av stand til å verne sin eigen konvoi frå lufta. Britiske jagarfly frå fastlandet mangla nemleg rekkjevidde til å patruljere over Noreg, for i motsetnad til tyskarane mangla dei eit tungt jagarfly med stor rekkjevidde, som tyskarane hadde i Messerschmitt Bf 110. Jagarflya på hangarskipa var på den tida vanlegvis tregare og mindre moderne enn dei landbaserte jagarflya, og det var desse dei no måtte lite på.

Tyskarane sette standarden frå morgonen av: LG 1 hadde 17 Heinkel He 111 i tillegg til 15 Junkers Junkers Ju 88 og gjekk til åtak på frakt- og dampskip ved Vestnes og Stangvik. Dei bomba Molde, som operasjonsloggen sa: *"Bombetreff mellom anna på ankerplass. Byen brenn."*[35] KG 30 var ute med 34 Junkers Ju 88 og gjekk til åtak på skipstrafikk utanfor Ålesund, der dei søkkte eit transportskip på om lag 15.000 tonn. I tillegg bomba dei Kristiansund: *"Bombetreff på kaia. Lagerhus, bryggje, og tankanlegg (storbrann)."*[36] Ein skyttar i ein Junkers

---

[35] Lagebericht Nr. 21, 28. april 1940. Kongen og regjeringa var då i Molde.

[36] *Ibid.*

Ju 88 hevda å ha skote ned ein Blackburn B-24 *Skua*: ”*Ein Skua vart til å sjå etter nedskoten av sambandsmann. Styrta frå 200 meters høgd*.”[37]

I./KG 40 sende eit rekognoseringsfly til Narvik – ein firemotors Focke-Wulf Fw 200. St.G. 1 med 11 Junkers Ju 87 stupbombefly gjekk til åtak på skipstrafikk ved Namsos. KGr. 100 med 12 Heinkel He 111 bomba Namsos og jernbanen mellom Namsos og Grong og gjekk til åtak på eit britisk slagskip som var der saman med ein tung kryssar og eit tankskip. I./KG 4 gjekk til åtak på ein kryssar i Romsdalsfjorden utan å råke:

”*Høgåtak på ein kryssar i Romsdalsfjorden frå 3000 meter utan hell. Transportskip i Moldefjorden. […] Fleire harde treff utanbords. […] Oljespor i vatnet.*”[38]

Hamneanlegga i Molde og Åndalsnes vart bomba og råka av bomber på 50 og 250 kilo. Flya gjekk òg til åtak på motorkøyrety på vegen mellom Dombås og Åndalsnes, bomba dei med 50 kilos bomber og skaut på dei med maskingevær: ”*Nokre køyrety velta*.”[39] Tyske flygarar gjekk dessutan til åtak på det dei feilaktig trudde var tre uskadde fly på Lesjaskogvatnet, og bomba dei med 50 kilos bomber og skaut på dei med maskingevær. Stabsflyet til KG 4 speida etter troppar i området Oppdal, Trondheim og Kristiansund, men såg ingen. II./KG 4 bomba mål ved Otta og Ulsberg.[40]

Flyplassen på Værnes var den einaste flyplassen som var høveleg for mål i Nord-Noreg. Dei andre flyplassane, som til dømes Sola, hadde Narvik så vidt utanfor rekkjevidde. Værnes

---

37 *Ibid.*

38 *Ibid.*

39 *Ibid.*

40 *Ibid.*

vart ofte angripen av allierte fly, og vrak av øydelagde tyske fly låg spreidde rundt rullebanen. Tyskarane såg på flyplassen som ueigna, og han hadde ikkje eingong standarden til ein vanleg feltflyplass på denne tida. Lengda på rullebanen rakk så vidt til eit Junkers Ju 52/3m transportfly, men var eigentleg ikkje tilstrekkeleg for kampfly. Og i tillegg gjorde mildvêr og hard bruk rullebanen om til gjørme. Tyskarane retta på dette ved å lage ein rullebane av tre, saman med norske hjelparar. Den nye rullebanen var blitt ferdig mot slutten av april, men trass i nytt dekke var han altfor kort. Det var heller ikkje mogleg å utvide han meir på grunn av mangel på flate.[41]



Over: Heinkel He 111 frå KG 26 på Værnes. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

[41] Schmidt, 1990, s. 57.



Over: Bomber på rad og rekkje ved sidan av rullebanen på Værnes.

Under: Ein sovesal på Værnes for KG 26. Tilhøva inne var svært spartanske. (Begge bileta er utlånt av Tore Greiner Eggan.)



Dei første flya frå III./KG 26 gjekk ut frå Værnes klokka 0900 om morgonen.[42] For i det heile å ha ein sjanse til å ta av med full tank og 2000 kilo bomber, måtte dei ta i bruk absolutt heile rullebanen. Når flyet var i startposisjon, sette dei på bremsene og ga full gass. Først når bakhjulet letta frå bakken sleppte dei bremsene. Flya humpa og skaka over dei grove treplankane og klarte så vidt å lette før slutten av rullebana. Landingshjula vart trekte inn med ein gong. Alle om bord pusta letta ut når starten var over og flyet var i lufta.[43]



Over: Å ta av eller lande på ei kort rullebane var risikabelt, og av og til gjekk det gale. Her er det ein Heinkel He 111 frå KG 26 på Værnes som har havarert. Legg òg merke til det havarerte flyet til venstre i bakgrunnen. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

[42] Lagebericht Nr. 21, 28. april 1940.

[43] Schmidt, 1990, s. 57.

På veg ut Trondheimsfjorden gjekk dei til åtak på ein lett kryssar: ”*Råka med ein SC 250 i hekken på ein lett kryssar. Tre SC 250 råka rett bak hekken og ved ripa. Kryssaren gjekk ned til om lag halv fart etter åtaket.*”[44]

På same stad råka dei ein annan lett kryssar. Eit dampskip på ca 7000 tonn vart råka av ei 250 kilos bombe klokka 0930.[45]

Flya frå III./KG 26 arbeidde seg stadig lenger sør. Om lag klokka 1100 var det nokre fly som gjekk til åtak på eit transportskip på om lag 10.000 tonn i munningen av Moldefjorden. Tre 250 kilos bomber råka like ved sida av skipet. No nærma klokka seg 1200, og vegen mellom Øye og Rindal vart råka av bomber. Andre fly bomba Åndalsnes, der dei råka jernbaneskinner og bygningar.[46]

På same tid var *Ark Royal* plassert nordvest for Ålesund, men no vart hangarskipet oppdaga av tyske fly frå 2./LG 1 som rapporterte om funnet over radio.

Nesten ein time tidlegare, klokka 1105, tok seks Blackburn B-24 *Skua* fly av frå *Ark Royal* - tre frå 803. Squadron og tre frå 800. Squadron. Blackburn B-24 *Skua* var eit toseters hangarbasert jagarbombefly. Det hadde ein brei luftkjølt motor som ikkje var kraftig nok for eit såpass stort fly. Resultatet vart relativt låg toppfart for eit jagarfly i 1940, men det var omtrent like raskt som ein Heinkel He 111. Flyet hadde middels gode våpen: Fire fastmonsterte 7,7 mm Browning maskingevær, og eit fleksibelt 7,7 mm Vickers K maskingevær som observatøren skaut bakover med.

Bak spakane i to av flya sat Lt. Cdr. William Lucy og Sub Lt. Guy Brokansha. Willian Lucy var fødd i 1910 og frå Sutton

---

[44] Lageberictht Nr. 21, 28. april 1940.

[45] *Ibid.*

[46] *Ibid.*

Valence, Kent, England.[47] Den 10. april hadde han leia 16 fly i det vellukka åtaket på den lette tyske kryssaren *Königsberg* i Bergen, som vart søkkt. Han hadde til no i krigen skote ned 4 tyske fly. Guy Brokensha, fødd 1918, var opphavleg frå Durban i Sør-Afrika, men gifte seg og budde i Wick, Caithness, Skottland. Dagen før hadde han vore med på å skyte ned sitt første fly, ein Heinkel He 111 frå III./KG 26, saman med Lt. Les 'Skeet' Harris.[48]



Over: Tyskarar inspiserer bombeskadane i Bergen hamn etter åtaket på *Königsberg* den 10. april. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan,)

---

[47] Brev frå Ian Caldwell, 2. oktober 2011. William Lucy var sonen til Francis William Lucy og Violet Lucy. Han var den andre sonen i faren sitt andre ekteskap. Tanta til Ian Caldwell, som no er 91 år gamal, hugsar fetteren slik: "*Han var ein god tennisspelar, pen, men ikkje sjølvgod.*" *Ibid.*

[48] Cull, 2011, s. 97. Av mannskapet på fire vart Fw. Hans Giezen og Gefr. Kurt Sipps såra og tekne til sjukehuset på Åndalsnes, der dei seinare vart frigjevne av tyskarane. Piloten Oblt. Hans-Ludwig Steinbach og observatøren Uffz. Willi Liermann prøvde å kome seg til dei tyske linjene, men vart tekne til fange og sende til England. *Ibid.*



Over: Guy Brokensha. (Biletet er utlånt av David Brokensha.)



Over: William Lucy. (Biletet er utlånt av Ian Caldwell.)

Klokka 1218 såg formasjonen på seks ein Junkers Ju 88 frå I./KG 30 som bomba eit skip utanfor Ålesund. Dei britiske flya gjekk raskt til åtak. William Lucy var den første som skaut, og råka flyet med ei kort salve. Guy Brokensha skaut deretter ei salve som bomma på det tyske flyet. Ein tredje pilot, PO Johnson, råka flyet godt, og flyet skal deretter ha krasja. Ein halvtime seinare fekk dei auge på åtte Heinkel He 111 frå 4./KG 26, og dei britiske flya gjekk til åtak på ein underformasjon på tre fly i formasjonen. William Lucy og Guy Brokensha opna eld og råka begge motorane på Staffelkapteinen sitt fly, Hptm. Eberhard Schnorr von Carolsfeld.[49] Flyet naudlanda i sjøen utanfor Storholmen fyr. Alle om bord overlevde åtaket, og kameratane deira observerte dei like etter i ei jolle.[50] Dei redda seg i land ved fyret. Neste dag vart dei oppdaga av fyrvaktaren og tekne med til Ålesund der dei gjekk i britisk krigsfangenskap.[51]

Dei britiske flya jaga deretter dei andre flya frå den tyske formasjonen, og fleire av dei sleppte bombene i sjøen for å sleppe unna. To av flya var tydeleg skada av maskingeværeld. Men desse vart jaga mot dei tre andre Skuaene i formasjonen, som alle opna eld mot flyet til Fw. Karl Pfluger.[52] Flyet tok fyr

---

[49] Schmidt, 1990, s. 350. Dei andre om bord var observatøren Fw. Karl Babkuhl, sambandsmannen Ofw. Walter Cramer, og flymekanikaren Ofw. Heinz Vogel.

[50] *Ibid.*, s. 350; "*Ein stor del av flya utsett for antiluftskyts frå sjøstridskrefter. Kraftig antiluftskyts. Eitt fly vart nedskote i flammar. Utanfor Ålesund fekk nok eit fly (besetninga til Staffelkapitän Hpt von Schnorr) tilsynelatande så kraftige treff at det gjekk ned i sjøen i kvadrant 06 aust 42 28. Observert i jolle.*" Lagebericht Nr 21, 28. april 1940.

[51] Flatmark *et al.*, 2006, s. 31.

[52] Shores 1990, s. 296. Dei andre om bord var observatøren

og fall i sjøen i Kjørsvika på Fræna. Alle om bord omkom. Lucy, Brokensha og Johnson gjekk deretter til åtak på ein Junkers Ju 88, men han kom seg unna.

Flya i 800. Squadron hadde gått tomme for ammunisjon, men flaug likevel rett mot nye tyske formasjonar fem gonger, og formasjonane vart brotne opp. I den tyske operasjonsloggen skreiv ein forbausa tyskar:

"Ein underformasjon av engelske jagarfly identifisert i Moldefjorden. Dei gjekk ikkje til åtak sjølv om dei flaug forbi [våre fly] berre hundre meter unna."[53]



Over: Ein Heinkel He 111 frå KG 26 med kulehol etter luftkamp. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Uffz. Hans Träumner, sambandsmannen Uffz. Gerold Simdorn og flymekanikaren Ofw. Jakob Best. *Namentliche Verluste*. I: Schmidt, 1990, s. 349-350.

[53] Lagebericht Nr 21, 28. april 1940.

No kom flyet frå III./KG 26 med Liesske, Göhringer, Wilms og Averkamp inn i det same området saman med fleire andre tyske fly. Flya i 803. Squadron hadde framleis ammunisjon igjen, og sikta seg inn mot deira underformasjon på tre fly.

Liesske og dei andre tyske pilotane gjorde unnvikande manøvrar for å flykte. Under åtak av fiendefly var det kvart fly for seg: Flya i formasjonen slapp bombene og spreidde seg i alle retningar. Liesske freista å flykte sørover og tok sikte på ei sky. Inne i det iskalde flyet tok Wilms og Averkamp grep om kvart sitt MG 15 maskingevær med trommemagasin, som kunne skyte meir enn 1000 skot i minuttet. Wilms på sin faste plass ved radioen, og Averkamp tok plass i "senga" i gondolen. Dei var kledd for kamp. På seg hadde dei høge lêrstøvlar og flydressar. På hovudet hadde dei flygarluer av skinn med innebygd sambandsutstyr. I stor høgd kunne dei òg ha på oksygenmasker, tilkopla små flasker med oksygen.



Over: Tysk bombeflymannskap i Noreg. (Biletet er utlånt av Tore Greiner Eggan.)

Lucy og Brokensha nærma seg flyet og var snart på skothald. Over Engesetdalsvatnet skaut dei med resten av ammunisjonen mot flyet. Guy Brokensha hugsa det slik i eit brev til foreldra sine:

"Eg gjekk til åtak på eit fly som var litt for seint til å kome seg inn i ei sky, og tok ut skyttaren og styrbord motor før eg gjekk tom for ammunisjon."[54]

Inne i flyet høyrdest det ut som eit kraftig haglvêr når kulene frå maskingeværa trengde seg gjennom den lette aluminiumskroppen samstundes. Wilms og Averkamp sokk saman dødeleg såra. Liesske og Göhringer var derimot uskadde. Dei relativt finkalibra kulene frå dei britiske flya vart stoppa av aluminiumsveggane rundt bombeavdelinga. Men flyet var skadd. Det var fullt av kulehol. Motorane mista krafta og stoppa heilt. Dei måtte naudlande. Dei britiske flya heldt seg på trygg avstand sidan dei ikkje hadde ammunisjon att, men følgde etter for å sjå kva som hende med det tyske flyet. Over Nysætervatnet la Liesske flyet over mot høgre og nedover Velledalen. Det hasta med å finne ein stad å lande.

På Hjortdal fann Liesske ein fin landingsstad på sletta på Larsgarden, og tok sikte på den. Men flyet hadde mist så mykje fart at han ikkje klarte å styre klar av flaggstonga og tuntrea på Jetmundgarden på Brøvoll, som alle vart kappa. Flyet kappa òg av telefonlinja med 15-20 strenger, og dundra inn i steingarden som låg i bytet mellom Brøvoll og Hjortdal.[55] Det var ein sundag heilt utanom det vanlege i Velledalen.

Folk brukte vanlegvis å ete middag om lag klokka tolv sundagane på den tida, og Harald Hjorthol på Larsgarden var ein av dei som tok seg ein liten kvil etter middagen. Han vakna

---

[54] Sitert frå Cull, 2011, s. 100.

[55] Hole, 1985, s. 29

brått då flyet slo i bakken. Han kika ut glaset og såg det naudlanda flyet som låg på marka.[56] Dei to rådville tyskarane kom ut. Det kom snart tjukk svart røyk frå flyet. Truleg var det tyskarane sjølve som sette fyr på det for å unngå at tysk teknologi hamna i fienden sine hender. Det var standard prosedyre dersom ein måtte lande i fiendeland.



Over: Svein Hjorthol, sonen til Harald Hjorthol, står på staden der flyet vart liggjande. Larsgarden er i bakgrunnen. (Foto: Sigbjørn Brunstad.)

Göhringer tok revolveren sin og sprang til baksida av den eine vengen og klatra inn ei luke for å sjå korleis det hadde gått med Averkamp og Wilms. Begge var døde.[57] Han prøvde å trekkje den eine av dei ut, og kasta frå seg revolveren fordi han hindra

[56] Telefonintervju med Harald Hjorthol, juni 2010.
[57] Brev frå Axel Göhringer, 17. januar 2011.

han i å klare det. Men luka var for trong.[58] Det lukkast ikkje. Flyet heldt fram med å brenne, og varmeutviklinga var kraftig. Plutseleg tok ammunisjonen til å eksplodere av varmen,[59] og Liesske og Göhringer flykta inn i skogen.

Lucy og Brokensha fylgde dramaet frå lufta. Dei sirkla over Koppen og Brunstad nokre gonger, og flaug mot nordvest då flyet var overtent.

Lensmannen Bernt Tandstad vart varsla, og rykte ut saman med fem skyttarlagsmedlemer.[60] Ein av dei såg tyskarane i ein vedhogster over Hjortdalsgjerdet, og hadde den eine tyskaren i siktet, men valde å ikkje skyte. Liesske og Göhringer høyrde stemmene til forfølgjarane, og dei gøymde seg mellom anna i ein bekk.[61] Dei klarte å halde seg gøymde inntil vidare. Same ettermiddag kom ein busslast med kanadiske soldatar til Sykkylven frå Ålesund for å hjelpe lensmannen med søket etter tyskarane, men alle unnateke sju reiste ut att same kveld ettersom tyskarane ikkje var å finne. Det vart organisert vakthald fleire stader i Velledalen, og ved midnatt vart to ukjende personar observert på Vallabrua, og lensmannen vart varsla. Liesske og Göhringer heldt fram mot Straumsheim, som lensmannen hadde rekna med, og om lag klokka 0430 vart dei observerte då dei kryssa brua til idrettsplassen på Straumsheim. Lensmannen og dei kanadiske soldatane rykte ut og la seg i stilling ved Gyljane. Om lag klokka ni om morgonen kom Liesske og Göhringer gåande gjennom snøen, og dei kanadiske soldatane opna eld frå om lag 200 meter. Liesske og Göhringer skvatt og sprang mot fjellet.[62] Dei ville kome seg over fjellet,

---

58 *Ibid.*

59 *Ibid.*

60 Hole, 1985, s. 29

61 Brev frå Axel Göhringer, 17. januar 2011.

62 Hole, 1985, s. 29.

men måtte gje opp.[63]

Dei kanadiske soldatane var likesæle om Liesske og Göhringer vart tekne i live eller ikkje. Dessutan gjekk dei ut frå at tyskarane var væpna. Bernt Tandstad protesterte og sa det var i strid med norsk lov å skyte dei.[64] Kanadiarane gjekk med på dette, men sa at lensmannen i tilfelle fekk hente tyskarane sjølv. Han gjekk først med revolveren klar, og dei kanadiske soldatane spreidde seg ut i vifteform då dei såg at spora gjekk bak ein stor stein, men ikkje vidare. Bernt Tandstad ropte på sin beste tysk: *Hände hoch!* Tyskarane kom fram med hendene i vêret og vart tekne til fange utan motstand på Remen i Riksheimgjerdet.

Heldige fangar

Göhringer stod der med hendene i vêret, medan lensmannen ”svinga”[65] med ein revolver. Det var ikkje ein kva som helst slags revolver. Det var hans revolver! Den same revolveren han hadde lagt frå seg ved flyet dagen før.[66]

Etterpå gjekk turen til lensmannen sitt hus på Klokkarhaugen, der dei fekk kaffi og frukost. Dei sat jamvel rundt bordet saman med sine nye ”herskarar”.[67] Seinare på føremiddagen vart dei sende til Ålesund.[68]

Adolf Averkamp og Friedrich Wilms vart seinare gravlagde på kyrkjegarden i Sykkylven. I 1942 vart dei flytta av

---

[63] Brev frå Axel Göhringer, 17. januar 2011.

[64] Telefonintervju med Thomas Tandstad, juni 2010.

[65] Brev frå Axel Göhringer, 17. januar 2011.

[66] *Ibid.*

[67] *Ibid.*

[68] Hole, 1985, s. 29.

gravoffiserar ved 181. Infanteriedivision og gravlagde på Stavne ved Trondheim. Etter krigen vart dei flytta til Havstein krigskyrkjegard i Trondheim, og ligg no i Kameradengrab III A32.

Liesske og Göhringer enda opp i britisk krigsfangenskap[69] og vart sende til England – truleg med D/S Borgund den 1. mai 1940 saman med 13 nordmenn og om lag 30 tyske fangar[70] – i hovudsak tyske flymannskap som hamna bak fienden sine linjer.

Frå England gjekk turen til krigsfangenskap i Kanada.[71] Det kunne ha vore langt verre. Det fanst mange avsidesliggjande fangeleirar i Kanada, og mange tidlegare krigsfangar der sa at dei hadde nok mat, vart godt handsama, og at leirane hadde avslappa vakthald. Dei fekk ofte arbeide med skogsdrift eller jordbruk, og nokre såg etter kvart på Kanada som sitt andre heimland.

Ulykkesfuglane

Like bra gjekk det ikkje med den engelske og den sørafrikanske piloten: William Lucy tok del i bombardementet av Narvik og i åtak mot tyske bombefly der, men vart drepen 14. mai 1940 etter å ha hamna i krysseld mellom to Heinkel He 111 frå nettopp KG 26. Flyet hans eksploderte berre 30 meter over havoverflata utanfor Tranøy i Vestfjorden, og Lucy og

---

69 Brev frå Deutsche Dienststelle, Berlin, 27.08.2010.

70 Hole, 1985, s. 30. Om bord var òg mannskapet frå den tyske trålaren Thüringen, som vart tekne til fange den 14. april av to norske torpedobåtar.

71 Brev frå Axel Göhringer, 12. desember 2010.

observatøren, Lt. M. C. Hanson, omkom.[72]

Den 1. mai 1940, berre få dagar etter at han var med på å skyte ned flyet som naudlanda på Hjortdal, vart flyet til Guy Brokensha og observatøren PO S. E. Andrews nedskote i skodda utanfor Namsos av britiske skip som trudde dei var tyskarar. Brokensha greidde trass i dette å lande flyet på vatnet, og vart deretter plukka opp av jagaren *HMS Nubian*.



Over: David Brokensha (midten) i 1941. (Biletet er utlånt av David Brokensha.)

Den 13. juni 1940 var Brokensha med på det katastrofale åtaket mot den tyske slagkryssaren *Scharnhorst* i Trondheim. Flya møtte kraftig luftverneld, og i tillegg venta tyske Messerschmitt Bf 109E jagarfly frå Værnes på dei. Åtte av dei femten britiske flya vart nedskotne, og *Scharnhorst* kom heilt

---

[72] Shores, 1991, s. 319.

uskadd frå åtaket.[73] Seinare i 1940 vart Brokensha omstasjonert til Middelhavet, og i februar 1941 vart han overført til 778. Squadron. I oktober vart han forfremma til løytnant, og 1. november 1941 vart han med 888. Squadron på *HMS Formidable* i Indiahavet. Der fall han over bord og drukna den 11. august 1942, berre 24 år gamal.[74]

Siger og nederlag

Etter at krigen i Sør-Noreg var over heldt KG 26 fram med å støtte tyske styrkar ved Narvik. Situasjonen for dei tyske styrkane der var svært alvorleg. Sterke britiske sjøstridskrefter hadde øydelagt alle dei tyske skipa der og hadde teke kontroll over hamna i Narvik. Dei tyske soldatane og restane av mannskapet frå den øydelagde tyske marinen måtte trekkje seg attende til fjella og var avhengige av transport frå lufta. Det fekk dei frå transportfly frå Danmark og Tyskland, som mellomlanda i Noreg for å fylle drivstoff. KG 26 måtte flyge meir enn 800 kilometer frå Værnes for å nå Narvik, og gjekk først og fremst til åtak på britiske krigs- og transportskip for å hindre forsyningar til allierte styrkar.[75]

Frå den 5. juni byrja dei allierte å trekkje attende troppar frå Narvik, og kamphandlingane vart endeleg avslutta med den norske kapitulasjonen i Trondheim den 10. juni 1940. Det vart delt ut fire Riddarkross som symbol på KG 26 sin suksess, og ei veke etter at kamphandlingane i Noreg tok slutt, vart KG 26 flytta til Tyskland.

---

[73] *Ibid.*, s. 349.

[74] Fleire detaljar finst på broren David Brokensha si nettside: http://www.brokiesway.co.za ; Brev frå David Brokensha 20. august 2011.

[75] Schmidt, 1990, s. 58.

Men kamphandlingane i Noreg vart trass i dette kostbare for KG 26. Dei hadde mista nesten halvdelen av besetningane som hadde vore utdanna i fredstid.[76] I resten av krigen deltok KG 26 i bombinga av England, i krigen i Nord-Afrika, på Balkan, Italia, mot skipstrafikk i Nordishavet og mot Russland.[77]

Den siste operasjonen til KG 26 under den andre verdskrigen var å redde såra tyske soldatar frå Latvia frå russisk krigsfangenskap den 9. mai 1945. Denne operasjonen vart godkjend av dei vestallierte.[78]

Restane av II. og III./KG 26 overgav seg til dei allierte på Gardermoen og Værnes same dagen, medan 40 fly som hadde teke del i redningsaksjonen, landa i Lübeck-Blankensee. Britane øydela straks alle dei tyske bombeflya i Noreg. Staben vart ført i lukka internering (- i røynda fangenskap) på Ørlandet, medan besetningane og bakkepersonalet vart ført i fangenskap på Skedsmo.[79]

---

[76] *Ibid.*, s. 58.
[77] *Ibid.*
[78] de Zeng *et al.* 2007, Vol. 1, s. 86.
[79] Schmidt, 1990, s. 236.

Attende i Tyskland

Både Liesske og Göhringer overlevde krigen.[80] Spora etter Hans Liesske sluttar i Kanada, men det er sannsynleg at han vart repatriert til Tyskland ein gong etter krigen.

Hans Göhringer kom attende til Tyskland i 1947 etter 7 ½ år i krigsfangenskap. Først då kunne han verte kjend med sonen, som no var 10 år gamal. Hans Göhringer gifte seg seinare på nytt og fekk to søner til. I oktober 2011 var han framleis i live, 95 år gamal.[81]



Over: Hans Göhringer saman med foreldra sine, kort etter at han vart sett fri i 1947. (Biletet er utlånt av Axel Göhringer.)

---

[80] Brev frå Deutsche Dienststelle, 27. august 2010.

[81] Brev frå A. Göhringer, 12. desember 2010, 17. januar 2011 og 25. oktober 2011.

Kjelder og upublisert materiale:

Deutsche Dienststelle, Berlin.

Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Führingsstab Ic : Lagebericht nr. 21.

Magdalena Averkamp.

David Brokensha.

Ian Caldwell.

Axel Göhringer.

Harald Hjorthol.

Thomas Tandstad.

Prenta kjelder:

Namentliche Verluste. I: Schmidt, Rudi: *Achtung – Torpedos los! Der strategische und operative Einsatz des Kampfgeschwaders 26*. Karl Müller Verlag, Erlangen. 1990.

The New York Times, 1. mai 1940.

Litteratur:

Corum, James: *The Luftwaffe: Creating the Operational Air War*, 1918-1940. Kansas University Press, Kansas. 1997.

Cull, Brian: *Flying Sailors at War. September 1939 – June 1940. Northern Europe, Norway, North Sea and South Atlantic*.

Dalrymple & Verdun Publishing, Stamford. 2011.

de Zeng, Henry L., Douglas G. Stankey & Eddie J. Creek: *Bomber Units of the Luftwaffe 1933-1945. A Reference Source*, Vol. 1. Ian Allan Publishing, Surrey. 2007.

Donald, David: *Warplanes of the Luftwaffe*. Aerospace Publishing, London. 1994.

Flatmark, Jan Olav, Harald Grytten & Terje Olsen: *Luftkrigen over Sunnmøre: beretninger om militære og sivile hendelser 1940-1945*. Nytt i ukas forlag, Ålesund. 2006.

Hole, Jon: *Gjennom krig til fridom. Sykkylven 1940-1945*. Bygdesogenemnda i Sykkylven. 1985.

Kay, Anthony: *Junkers Aircraft & engines 1913-1945*. Putnam Aeronautical Books, London. 2004.

Mackay, Ron: *Heinkel He 111*. Crowood Press, Ramsbury, Marlborough, Wiltshire. 2003.

Mondey, David: *The Hamlin Concise Guide to Axis Aircraft of World War II*. Bounty Books, London. 2006.

Mæsel, Knut: *Ni dager i april: Luftkampene over Norge*. Ex Libris Forlag AS, Oslo. 1990.

Nowarra, Heinz J: *Heinkel He 111: A Documentary History*. Jane's Publishing, London. 1980.

Schmidt, Rudi: *Achtung – Torpedos los! Der strategische und operative Einsatz des Kampfgeschwaders 26*. Karl Müller Verlag, Erlangen. 1990.

Shores, Christopher: *The Complete Account of Air War over Western Europe and Scandinavia. September 1939-August 1940*. Grub Street, London. 1991.